Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

34 496

Wijziging van de Wet havenstaatcontrole met betrekking tot toezicht aan boord van schepen onder buitenlandse vlag in havens in Bonaire, Sint Eustatius, Saba en Europees Nederland

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 21 november 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft verslag uitgebracht over haar bevindingen ten aanzien van het wetsvoorstel tot Wijziging van de Wet havenstaatcontrole met betrekking tot toezicht aan boord van schepen onder buitenlandse vlag in havens in Bonaire, Sint Eustatius, Saba en Europees Nederland. De commissie heeft hierbij opgemerkt dat zij de openbare behandeling van dit wetsvoorstel voldoende voorbereid acht, als de regering de vragen en opmerkingen in het verslag voldoende zal beantwoorden.
De leden van de fracties van de VVD, het CDA en D66 hebben vragen gesteld en opmerkingen gemaakt over dit wetsvoorstel. Ik dank hen voor hun bijdrage en ga graag in op hun vragen en opmerkingen.

1. Grondslag uit de Schepenwet

De leden van de VVD-fractie vragen of er in de aanloop naar het voorstel onwenselijke en/of onveilige situaties zijn ontstaan en of er voldoende controle mogelijk is. Ook vragen zij of de betere definiëring van taken en bevoegdheden kan worden geconcretiseerd. De leden van de D66-fractie vragen wat precies wordt bedoeld met het terugvallen op de algemenere grondslagen. Ook vragen zij waarom deze fout niet eerder is hersteld.

De reguliere havenstaatcontrole op de BES geschiedt thans op grond van artikel 67 van de Schepenwet. Omdat het STCW-verdrag niet binnen de reikwijdte van dat artikel valt moet voor dat verdrag worden teruggevallen op artikel 69, eerste lid, onderdeel b, van de Schepenwet. In dit artikel is bepaald dat een schip wordt aangehouden tengevolge van de ondeugdelijke toestand van de romp, de werktuigen, de inrichting of de uitrusting, of ten gevolge van een ondoelmatige belading dan wel een onvoldoende bemand zijn, een gevaar voor de opvarenden oplevert. Daarmee kan tegen onveilige situaties vanwege de niet-nakoming van het STCW-verdrag worden opgetreden maar het artikel is niet bedoeld als structurele basis voor reguliere havenstaatcontrole. Bovendien is het instrument van aanhouding voor sommige tekortkomingen niet proportioneel. Vandaar dat de ILT om aanpassing heeft verzocht. Het toezicht op

kst-34496-6
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

grond van artikel 69, eerste lid, onderdeel b, van de Schepenwet heeft geen risico's met zich meegebracht omdat het artikel voldoende basis biedt om op te treden in geval van onveilige situaties.

Tijdens het opstellen van de wijziging met betrekking tot het STCW-verdrag is gebleken dat artikel 67 van de Schepenwet over havenstaatcontrole in vergelijking met de werkwijze in Europees Nederland op grond van de Wet havenstaatcontrole summier en deels verouderd is. Dit geldt met name voor de waarborgen met betrekking tot de uitvoering door en bevoegdheden van inspecteurs. In dit kader kan worden gewezen op de regels omtrent de legitimatie van inspecteurs, de bevoegdheden van inspecteurs tot het doen van onderzoek en monsterneming, de verplichting tot het verlenen van medewerking bij inspecties en de extra waarborgen bij het binnentreden van woongedeelten van schepen. Met het voorliggende voorstel worden de waarborgen en bevoegdheden in Europees Nederland en in de BES gelijk getrokken. Deze voorbereiding en noodzakelijke afstemming heeft wel extra voorbereidingstijd gekost.

2. Nieuwe controlebevoegdheid ILT

De leden van de fracties van de VVD, het CDA en D66 vragen kort samengevat waarom het niet in alle gevallen mogelijk is om aan de vastomlijnde Europese werkwijze te voldoen, of de capaciteit van de ILT daarbij een rol speelt, waarom deze bevoegdheid alleen in Europees Nederland wordt geïntroduceerd en of ook andere landen een dergelijke controlebevoegdheid kennen.

Ervaringen van de ILT bij de havenstaatcontrole hebben geleerd dat de huidige bevoegdheden niet in alle gevallen praktisch zijn en dat de behoefte bestaat om, naast de bevoegdheid om in het kader van de Europese richtlijn over havenstaatcontrole gereguleerde inspecties uit te voeren, ook de mogelijkheid te hebben om incidenteel controles uit te voeren als havenstaat die los staan van het Europese inspectieregime. Hierbij valt te denken aan controles naar aanleiding van incidenten, calamiteiten of meldingen door andere autoriteiten (politie, havenbedrijven).
Op dit moment is het voor deze gevallen alleen mogelijk een volledige inspectie uit te voeren conform de richtlijn terwijl er geen sprake is van een inspectie waarop het EU-regime van toepassing is. Dit betekent dat de diepgang van de controle niet kan worden afgestemd op de aanleiding voor de controle hetgeen kan leiden tot onnodige inspectielast. Bovendien kan er geen rekening worden gehouden met de beschikbare tijd of capaciteit van de ILT of de bemanning van het te controleren schip, het feit dat de controle soms tijdens de nachtelijke uren of in het weekeinde dient te worden uitgevoerd of het feit dat een schip zeer recent kan zijn geïnspecteerd in een andere lidstaat. Het kan er ook toe leiden dat het vertrek van een schip onnodig wordt opgehouden (undue delay) hetgeen strijdig is met de maritieme verdragen die ten grondslag liggen aan de havenstaatcontrole.
In de voorgestelde wetswijziging wordt de term controle ingevoerd om een duidelijk onderscheid te maken met de reguliere inspecties die in het kader van de Europese richtlijn worden gepland en waarover in EU-verband moet worden gerapporteerd. Deze nieuw in te voeren nationale controlebevoegdheid staat niet op zichzelf. Veel andere lidstaten beschikken ook over vergelijkbare nationale regelgeving die het mogelijk maakt om inspecties of controles als havenstaat buiten het EU-regime uit te voeren.

De nieuwe controlebevoegdheid is alleen relevant voor Europees Nederland omdat de richtlijn niet van toepassing is op de BES. Op de BES wordt uitgegaan van één type controle. Het wordt aan de inspecteurs van de ILT op basis van het concrete geval overgelaten hoe uitvoerig een controle dient te worden uitgevoerd. Hierbij dient te worden gehandeld conform afspraken gemaakt op grond van het Caribbian Memorandum of Understanding on Port State Control waar Nederland deelnemer van is.

3. Externe gevolgen bestuurslasten en handhaving

De leden van de fracties van de VVD en D66 vragen nadere toelichting over de bestuurslasten die gepaard gaan met nieuwe controlebevoegdheid voor Europees Nederland.

De verwachting is dat de nieuwe controlebevoegdheid gunstige gevolgen heeft voor de ILT en de scheepvaart. Het aantal en het type van de op grond van de richtlijn uit te voeren inspecties ligt vast. Een lidstaat kan hier geen wijziging in aanbrengen. Controles die daarnaast incidenteel uitgevoerd worden vanwege incidenten, calamiteiten of meldingen door andere autoriteiten kunnen zodanig worden uitgevoerd dat onnodige belasting van het betreffende schip of de ILT zo veel mogelijk wordt beperkt. Dit heeft geen nadelige gevolgen voor de intensiviteit van het toezicht maar heeft wel een gunstig effect op de efficiëntie.

De leden van de fractie van D66 vragen in welke gevallen de nieuwe controle bevoegdheid wordt ingezet en of voldaan kan worden aan de Wet havenstaatcontrole.

Wat betreft het inzetten van de controlebevoegdheid wordt verwezen naar hetgeen daarover is opgemerkt onder punt 2. De nieuwe controlebevoegdheid staat niet in de weg van de verplichtingen vanuit de richtlijn waarop de Wet havenstaatcontrole thans is gebaseerd.

4. Advisering en consultatie

De leden van de fracties van de VVD en het CDA vragen wat de reactie was van de ILT op het voorstel. De leden van de VVD-fractie vragen verder naar de reactie van bestuurscolleges in de BES.

Het voorstel is mede op verzoek en na overleg met de ILT tot stand gekomen. Daarbij is ook gesproken met inspecteurs die op de BES belast zijn met havenstaatcontrole. De ILT heeft in het kader van de HUF-toets positief geadviseerd over het voorstel. Het voorstel is meerdere keren ambtelijk met de BES besproken in het regulier overleg «Maritiem Overlegplatform». Daarnaast is het voorstel op 12 mei 2015 ter consultatie gezonden aan de eilandbesturen. Daarna zijn ook rappels verzonden. Het gegeven dat het voorstel geen gevolgen heeft voor de eilandbesturen of burgers verklaart mogelijk dat er geen formele reactie is ontvangen.

5. Artikel I, onderdeel A

De leden van de VVD-fractie vragen of de begripsomschrijving van controle voldoende helder is.

De begripsomschrijving, die in overleg met de ILT tot stand is gekomen, wordt voldoende helder geacht. De directe verwijzing naar het toezicht op naleving van geldende verdragen in de begripsomschrijving is bepalend. In elk verdrag is vastgelegd welke verplichtingen er voor schepen zijn.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus